BULTENO
de la Internacia Federacio Esperantista Fervojista
IFEF
Sekretariejo: Ortellusstraat 108/III, Amsterdam,
Redaktejo: von Liebigweg 26, Amsterdam, Nederlando
APRILO 1957
Jaro 9a, No.5

KELKAJ OPINIOJ KAJ PROPONOJ RILATE LA ESPERANTO-MOVADO INTER FERVOJISTOJ

Sub ĉi tiu titolo aperis ampleksan artikolon de Pavliĉ Ivo en Jugoslavia Fervojisto, el kiu ni citas jenajn liniojn:

Ni estas konvinkitaj, ke la taskoj.devige starigitaj antaŭ fakaj organizoj aŭ iliaj membroj,povas esti atingitaj nur per ilia konscienca kaj preciza plenumado. Permesu al ni mallonge trarigardi la plenumadon de tiuj-ĉi taskoj rilate nian internacian fakan Federacion.

En internacia kadro eldonas Internacia Federacio de Fervojistaj Esperantistoj sian bultenon kiel sian oficialan organon. Malgraŭ la fakto ke la anoj de tiu organizo estas oficistoj, funkciuloj kaj teknikistoj de grandaj fervojaj administracioj de unuopaj ŝtatoj, do,oficistoj de plej grandaj transportentreprenoj, oni ĝis nun ne sukcesis havigi al IFEF,flanke de tiuj ĉi transport-entreprenoj,sufiĉan financan subtenon,kiu ebligus eldoni pli reprezentan fakan kaj oficialan bultenon. Kie estas la kulpo?

Laŭ nia opinio la ĝisnuna bulteno de la Federacio kiel oficiala kaj samtempe ankaŭ kiel faka internacia esperanto-bulteno de fervojistoj ne povas plenumi tiujn taskojn kiujn ĝi devus plenumadi!

La federacia bulteno aperadis ĝis nun kiel multobligita gazeto,en malgranda formato,kun preskaŭ ĝenerala enhavo.Tia internacia faka bulteno devus esti reprezenta revuo kun principaj frontartikoloj,kiuj pritraku la demandojn de praktika utiligado de esperanto en fervoja fako kaj inter fervojistoj.Krom tio ĝi enhavu antaŭ ĉio fakajn studojn el la kompleksa kaj grandega fervoja fako. La bulteno pritraktu kaj informu siajn membrojn pri la evoluo de plej aktualaj demandoj el la fervoja fako, t.e.; ekspluatado de fervojretoj, organizado de fervojtrafiko, teknika evoluo de fervojveturiloj.,fervoja transporto,fervojaj tarifoj, edukado de fervoja personaro, fakaj fervojaj mez- kaj altlernejoj ktp. Tiaj estu la taskoj de nia internacia faka bulteno!

En nro.9 de Jugoslavia Fervojisto Pavliĉ Ivo daŭrigas en sama maniero, sub la titolo:

INTERNACIA FERVOJTRAFIKA INSTITUTO

En unu el niaj lastaj artikoloj ni promesis pritrakti la demandon pri Internacia somera aŭ konstanta Fervojtrafika Instituto. Dum nia laboro por Esperanto naskiĝis la ideo formi tiun Instituton, kiu esti nova organizo por ebligi praktikan uzadon de Esperanto inter fervojistoj en ĉiutaga faka vivo. Nur praktika uzado de Esperanto estas la reala fundamento por nia sukcesplena laboro.

Antaŭ ĉio ni deziras akcenti, ke nia artikolo pritraktas la demandon nur idee, celante prezenti ĉefajn pensojn kaj proponojn. Tio signifas, ke ni volas nian tutan esperantistaron nur atentigi pri tiu interesa afero.

La multnombraj fakaj kaj sciencaj esploroj en diversaj fervojbranĉoj ne devas resti propraĵo de unuopaj landoj, sciencistoj aŭ fakuloj. Ili estu konataj en ĉiuj partoj de la mondo. Por atingo de tiu ĉi celo ni havas taŭgan kaj tre efikan rimedon- la lingvon Esperanto. Kiel konate ni staras antaŭ la 9a IFEF-Kongreso en Rijeka. Estus tre utile eluzi ĝin por organizi fakajn prelegojn el la fervojtrafika fako. Tio estus konvinkiga fakto kiel praktike oni povas uzi Esperanton en internaciaj fervojaj kaj fervojistaj rilatoj.

Laŭ nia koncepto Internacia Somera Fervojtrafika Instituto estu speciala fakscienca instituto de IFEF. Fondante tiun internacian instituton, nia movado farus grandajn servojn ne nur al niaj esperantistaj fervojistoj, sed ankaŭ speciale al komuna Esperanto-movado. Jen kelkaj pensoj pri organizado kaj agado de tiu ĉi instituto.

Komence la instituto funkciu nur dum la internaciaj kongresoj, poste laŭ disponeblaj financaj rimedoj ĝi funkciu ankaŭ ekster la kongresa kadro; ĝi havu sian sidejon en grandaj fervojnodoj aŭ apogu al konataj fervojaj faklernejoj, mezlernejo aŭ altlernejo.

En la instituto rajtus prelegi konataj fervojfakuloj el ĉiuj fervojaj branĉoj. Estus ankaŭ utile inviti kiel prelegantoj profesorojn de universitato aŭ de trafikmezlernejoj. La instituto eldonu sian propran sciencfakan bultenon por disvastigi novaĵojn el la fervojtrafika fako. Pri la nombro de sekcioj aŭ branĉoj oni decidu poste, tio dependus de detalaj diskutoj pri la organizado.

Jen la plej gravaj pensoj el la artikoloj de nia, sendube progresema kdo. Pavliĉ Ivo, kiu atendas ke laŭ tiu, de li sugestita vojo, Esperanto baldaŭ enradikiĝos inter fervojistoj. Sekvonta paŝo sendube estos la enkonduko de Esperanto kiel oficiala lingvo en fervojistaj sindikatoj. Ne superflue ŝajnas lia averto, ke tiuj rigardoj servu nur kiel bazo por novaj pensoj kaj proponoj.

Nu, koncerna tion iom da realo certe ne malutilas, kaj eble mia redaktora raporto (Bulteno nro.4, Februaro 1957) povus malfermi al kdo. Pavliĉ Ivo kaj aliaj la okulojn.

Cetere ni bedaŭras ke el Jugoslavio ne venis ia konkreta kongrespropono tiurilata.

Tial, por faciligi eventualajn diskutojn pri ĉi tiu urĝa problemo, ni ĉi sube presigas ankaŭ respondan leteron, kiun sendis Sro. Giessner al la redaktoro de Jugoslavia Fervojisto.

de J.

AL LA REDAKCIO DE JUGOSLAVIA FERVOJISTO

Tre estimata kolego,

Kun intereso mi kiel redaktoro de l'GEVA-bulteno ĉiam denove legas viajn bultenojn, precipe, ĉar ili prezentas iom aliajn formojn kaj metodojn ol la ĝis nun konataj, sed ankaŭ, ĉar ili klare respegulas la klopodojn de juna, sed konstante kreskanta landa asocio.

Tamen bonvolu afable noti la fakton, ke mi skribas la ĉi-subajn liniojn nek kiel redaktoro, nek kiel GEFA-prezidanto, nek kiel iu ajn oficiala persono, sed NUR privatulo kaj interesulo.

Mi nome deziras esprimi mian opinion pri la artikoloj de kol. Pavlič en viaj bultenoj 8 kaj 9/1956. Leginte ilin, mi bone ekkonis, ke skribas ilin persono, por kiu Esperanto ne estas bagatelo aŭ sporto, sed tre serioza afero, al kiu oni dediĉas konsiderindan parton de sia labortempo resp. vivtempo. Sed ĝuste pro tio ŝajnas al mi necese esplori kelkajn frazojn de kol. Pavlič. Ecle tiamaniere evoluiĝos fruktedona diskuto.

Kun la unuaj du alineoj mi preskaŭ samopinias. Tamen mi ne kredas, ke *oni* (tio estas mezgrada esperantistaro) ĉefe lernas Esperanton por *povi aktive agadi en la Esperanto-movado por nacia progreso kaj internacia kunlaboro*, kaj neniam oni faros tion.
Mi ja alte taksas tiajn intencojn, sed la plimulto da adeptoj, ĉu fakaj aŭ ne, eklernas nian lingvon preskaŭ nur esperante, ke ili iamaniere kaj iam havos avantaĝojn personajn. Per kaj por idealoj oni *ne povas logi hundon de malantaŭ la forno* laŭ germana proverbo.

Rigardu la esperantistajn rondojn ĉie en la mondo kaj vi vole-nevole trovos min prava, bedaŭrinde. La laboron ĉie nur faras ne tro ampleksa aro da idealistoj, kiuj volonte donas tempon, forton, nervojn, monon ktp. por la de kol. P. traktitaj celoj.

Rilate nian internacian movadon fervojistan ni devas konstati, ke la du mondmilitoj terure disbatis la jam ekzistintajn movadojn kaj post la lasta milito IFEF kiel ankaŭ la landaj asocioj kvazaŭ tute nove devis rekomenci. El tiu vidpunkto oni rigardu la problemon de nia IFEF-bulteno. Oni pripensu, ke la plejmulto de la kolegaro ne disponas je alta salajro kaj ke neniu oficiala helpo estas havebla por la bulteno. Feliĉe tiam kaj tiam favoruloj donacas monrimedojn.

La transport-entreprenoj ĉiulande estas gvidataj de intelektuloj, kiuj kiel gimnazianoj lernis la anglan, francan aŭ aliajn lingvojn. Ili dum siaj internaciaj, deĵoraj kunvenoj uzas tiujn lingvojn kaj plimalpli bone kapablas interkompreniĝi por la dezirataj celoj. Pli ili ne bezonas, kaj laŭ ili tio tute suficas. Sed jen la kaŭzo por ilia

opinio, ke tute ne necesas alia ĝenerala internacia interkomprenilo. Jen la kaŭzo, kial ili eĉ malhelpas principe la disvastigon de nia lingvo, kaj fine jen la kaŭzo kial ĝis nun preskaŭ nenie kaj neniel financaj subtenoj por la IFEF-bulteno estis riceveblaj.
Maloftaj esceptoj nur konfirmas la regulon. Nur kun multe da pacienco kaj singardo ni atingos la ĉi-rilatajn celojn.

La enhavo de la Bulteno, laŭ mi pli grava ol la aspekto, estas alia problemo. Sed dependas NUR de la esperantistoj mem. Se la enhavo ne estas kontentiga, oni ne serĉu la kulpon en la vicoj de ne-esperantistoj. Ĉiu, kiu redaktas esperantistan gazeton, bone konas la daŭrajn malfacilaĵojn pro manko de taŭgaj artikoloj.
Vere, ni bezonas efikajn frontartikolojn kaj fakaj problemoj estas traktendaj. Tamen, kiu faros tion? Ni estas modesta grupo de fervojistoj. Mankas al ni *kapoj*, fakuloj, kiuj kapablas kaj pretas verki tiajn taŭgajn kontribuojn. Ni ekkonu niajn limojn! Ni tamen ne perdu la esperon, ke tiu stato iom post iom pliboniĝos. Sed ankaŭ tio dependas de ni kaj de tio, ke ni ne faros la duan paŝon antaŭ la unua.
Krome ni pripensu, ke ne jam aperis la terminaro. Neimageblaj malfacilaĵoj amasiĝas ĉirkaŭ la malmultaj kuraĝaj kolegoj, kiuj de jaroj prilaboradas kaj provas majstri ĉi tiun problemon kaj kies laboro nepre estas plenumenda, antaŭ ol ni fervojistoj senriproĉe kapablos fake interkompreniĝi. Sen terminaro, sen faka lingvokapablo ni neniam impresos inteligentulojn.

Kolego Pavlič skribas: *oni devas eldoni faklibrojn*. Jes, bonega ideo, tamen kiu verkos, kiu eldonos, kiu finance subtenos, eĉ kiu legos ilin? IFEF nur havas kelkajn cent pli ol mil membrojn, inter ili konsiderinda nombro la *Bonan-tagon-esperantistoj*.

Ĉu oni povas atendi, ke nefakuloj legos niajn artikolojn? Sed ĵus sur tiu tereno ni jam faris la unuajn paŝojn.
Memoru la fakajn prelegojn en niaj kongresoj, kvankam laŭ metodo kaj enhavo iom neperfektaj, tamen provo kaj pruvo por la taŭgeco de nia lingvo eĉ por fakaj celoj, eĉ sen kompleta terminaro.
Oni studu la *Kongresan Regularon* deciditan en Stokholmo kaj oni vidos, ke la spiritoj evidente trovis la plej bonan solvon MOMENTE atingeblan.

Kolego P. ankaŭ proponas *praktikan utiligon de Esperanto en nia fervojtrafika fako*. Ĉu ni ne jam komencis tion fari? Oni rigardu la celtrafan laboron de niaj francaj amikoj, la Esperanto ŝildojn en la aŭstraj stacioj, la novan bildprospekton de la danaj fervojoj kun esperantlingva ĉemetaĵo. Rigardu Esperanton en niaj germanaj horaroj kaj en oficialaj prospektoj de DB. Ĉu ne imitinda celo por ĉiuj landaj asocioj, DAŬRIGI kaj KOMPLETIGI jam delonge kaj pene komencitan laboron? Imagu la impreson al niaj ne-esperantistaj fakuloj kaj al la milionoj da pasaĝeroj en tuta Eŭropo, kiam unueca Internacia Lingvo aperos en via kaj nia, en franca aŭ itala kaj en la skandinaviaj horarlibroj. Oni koncentru la fortojn al nur malmultaj punktoj.

Kolego P. proponas, organizi internaciajn renkontiĝojn de fervojistoj.

Ĉu oni ne jam faris tion? Memoru la feriajn semajnojn en Zwolle (Nederlando) kaj lastjare en Vieno. Sed ankaŭ pripensu la jam dufoje faritan proponon de GEFA (en Zurich kaj Stokholmo), organizi internaciaı renkontiĝon por infanoj de fervojistoj. La granda pli-multo de la delegitoj kapjesis,aplaŭdis, promesis kunagi. Sed same la granda plimulto de la landaj asocioj eĉ ne respondis la ĉi-rilatajn cirkulerojn de GEFA. Pro tiaj spertoj mi ankaŭ neas la eblecon, jam nun starigi *Internacian Fervojtrafikan Instituton*. Ĉar kiu faros la kun ĝi ligotan, imensan laboron, se ja simplaj cirkuleroj ne estas respondataj, kaj same la plej multaj kongresdecidoj ne estas plenumataj?

Mi tamen verme salutas la ideon kaj esperas, ke ĝi iutage realiĝu.

Fine mi petas vin, ne rigardi miajn liniojn kiel malafablan kritikon, sed kontribuon al komuna diskuto laŭ la deziro de nia estimata kolego Pavlič.

Prenu miajn plej bonajn dezirojn por la plua evoluo de via Bulteno, kaj estu kore salutata.

Joachim Giessner.

KONGRESPROPONO

Propono de Francio.

La dato de la kongreso estu de tempo al tempo (eble unufoje en tri aŭ kvar jaroj) fiksita dum someraj monatoj, por doni al familianoj la eblon ĝin ĉeesti.

Komento:

Anoj de IFEF ankoraŭ neniam partoprenis fervojistan kongreson ĉar ili ne volas tien tien veturi sen edzino aŭ infanoj.Ili opinias ke partopreno al niaj kongresoj allogas ankaŭ la edzinojn al nia movado. Tial ankau ili havŭ okazon iafoje viziti nian kongreson.

RAPORTO DE LA KASKONTROLA KOMITATO

Ni knotrolis la kason kaj la librojn de la I.F.E.F.-kasisto kaj trovis ĉion en bonordo.
La kasisto certe meritas laŭdajn vortojn pro la de li farita laboro, kiun li tre akurate plenumis.

La kaskontrola komitato

A.C. Boelmans,
J.J. Labordus.
A.L. van Leeuwen.

GERMANIO

En Germanio okazis grava estrarŝanĝo, kio fakte signifas gravan paŝon antaŭen al pli sukcesa evoluo en Germanio. La estraro de GEFA. nun konsistas el jenaj personoj:

Joachim Giessner, Braunschweig ....prezidanto
Kruse, Frankfurt (M)....................sekretariino
O. Denk, Frankfurt (M) ....Kasisto
Barnickel, Frankfurt (M) ....varbado
Ritterspach, Heidelberg ....terminaro
Dr-o Lang, Frankfurt (M) ....konsilanto
Steinig, Bremen ....redaktoro

Korespondaĵojn oni tamen sendu al la malnova adreso de S-ro Giessner. Hauptbahnhof 6, Braunsehweig, Germanio.

BOLOGNA INTERNACIA FOIRO-ESPERANTO MANIFESTACIO

La Esperanta Grupo*Achille Telleni*en Bologna estas invitata aranĝi Esperantan tuttagan manifestacion en la kadro de la Bolonja internacia Foiro okazonta de la 8a ĝis la 22a de Majo 1957a.

Ni petas sendi,el la tuta mondo, materialon por ekspozicio,precipe rilate al la aplikado de Esperanto al industrio kaj komerco; specialaj temoj de la manifestacio al *Gruppo Esperantista Via Rolandino 4 Bologna Italujo; aŭ precipe por la Fervojista fako, al itala fervojista Esperanto Asocio- Via Donata Creti 61 Bologna Italujo.

Danko al Lia Moŝto adv-to Raffaelo Bagnulo Honora Prezidanto de la Esperanta Grupo *A.Tellini* okazos samtempe ankaŭ *amikecafesto* en kiu oni disdonos *amikecaj donacoj* al la ĉeestantaj eksterlandanoj.

La Fervojistoj estas petataj sendi la materialon rilate al la aplikado de Esperanto al industrio kaj komerco, precipe en fervojista kadro kaj en fervojistaj rilatoj.

NEKROLOGO

Post longa malsano forpasis la 13an de Januaro 1957 la *Maestro Arnaldo Curti ano de la Loka Kongresa Komitato de al 40a Universala Kongreso de Esperanto. (Jubileo 1905-1955), ekssekretario de la Bolonja Esperanto Grupo *Achille Tellini* kaj instruisto de Esperanto en la lernejo de Casalecchio di Reno (Bologna).

DANKESPRIMO

La Unua Nederlanda Fervojista Esperanto-Grupo kiu en sukcesplena festotago-la 22an de marto en Amsterdam- rememoris sian 25 jaran ekzistadon, tutkore dankas al ĉiuj kolegoj kiuj afable sendis belaspektajn gratulleterojn. Viaj korespondaĵoj, kiel parto de malgranda ekspozicio, altiris la atenton kaj vekis la admiron de multaj vizitantoj.

* * *

ĈU MOSEL-KANALO ?

En nia kongreso en Lindaŭ (1952) kolego Schuchmann parolis pri la plano, konstrui Mosel-kanalon, afero, kiu estas tre grava por la fervojoj de kelkaj okcident-eŭropaj landoj.
Pri la projekto ankaŭ nun ankoraŭ ne estas decidita. Franca-Germana Mosel-komisiono nuntempe pritraktas la aferon en Luksemburgo.
Ĝi devas esplori la jurajn, teknikajn kaj ekonomiajn antaŭkondiĉojn kaj efikojn ĝis 15-2-1956.

Planite estas kanalizado de la rivero Moselo de Koblenc - Trier - Thionville (-Metz). Per tio estas celata komuna okcident-eŭropa foiro por karbo kaj ŝtalo kaj pli malvasta ligo inter Ruhrregiono kaj Lorraine. Ĉefkaŭzo estas malaltigo de la transportkostoj por karbo kaj koakso, ĉar la Lorraina ferindustrio sentas sin tropostulata de la germanaj kaj francaj fervojoj. Pere de la dua transportvojo, nome la kanalo, oni intencas eldevigi malaltigon de la fervojaj tarifoj.

Karbo kaj koakso estas transportataj de Ruhrregiono al Lorraine nun ĉefe per la fervojoj. Parto de la trafiko iras sur la Rejno al Strasburgo kaj de tie per la fervojo pluen al Lorraine.
Precipe grava por la lorraine industrio estas la ligo al la maro pro la havigo de eksterlandaj karboj kaj noblaj minaĵoj, krome por vendado de uzinaj produktoj ktp. Ĉi tiu trafiko iras nun per la fervojo prefere trans la marhavenoj Dunkerko kaj Antverpeno.
Estas nature, ke la lorraina industrio strebas al pli malmultekosta trafikvojo al la maro. La konstruado de la kanalo sendube povus ŝanĝi la konkurkondiĉojn inter Antverpeno kaj Rotterdamo pro la nura akvovojo

Je franca kaj germana flankoj ekzistas viglaj rekomendantoj kaj incitegaj kontraŭuloj de la Mosel-kanalizado.
La fervojoj de la du landoj kontraŭas la projekton, ĉar ili devus toleri grandan monan perdon. Krom la lorraina ferindustrio kiel ĉefprofitonto la Komercĉambroj en Nancio, Metz, Trier kaj Koblenz apartenas al la plej fervoraj defendantoj de la projekto.
La havenurboj Strasburgo, Dunkerko kaj Antverpeno ne favoras ĝin pro la atendonta malpliigo de la transŝarĝo.
Ankaŭ la industrioj de Saarlando, Luksemburgo kaj Belgio timas superpotencan pozicion de la lorrainaj ferfabrikoj pro la kanalo.

Sur la fono de ĉi tiu bukedo de interesoj kaj opinioj okazas lukto pri la kanalizado de la Moselo. Laŭ tio, ĉu la interesulo estas por aŭ kontraŭ, la taksado de la konstrukostoj, tarifoj, profitigo, do de avantaĝoj aŭ malavantagoj, estas ege diferenca. Pro tio mi rezignas citi nombrojn. Menciinde estas, ke ĉe la taksado de la profitigo, la konstruado de pluraj elektrejoj laŭlonge de la kanalo ludas grandan rolon.

Por ni fervojistoj estas gravaj du punktoj, nome: la aserto, ke la fervojoj ne estus kapablaj transporti pliiĝantajn frajtajojn kaj la eventuale intencita subvenciigo de la kanalŝipveturo.

La fervojaj instancoj kontraŭe atentigas pri tio, ke la transportkapableco de la fervojoj nun ankoraŭ ne estas plene eluzita kaj ke la

ŝtataj subvencioj - koste de la impostpagantoj - kontraŭus al libera konkuro. Plie la elektrizado de la koncernaj fervojaj linioj, prefere inter Kolonjo kaj Koblenco, fortigus la transportkapablecon ĉe multe pli malaltaj kostoj.

Estas kompreneble, ke la interesuloj de la kanalprojekto (prefere potencaj industrioj) malantaŭ la dorso de siaj registaroj per ĉiuj rimedoj, ne laste per politika, ekonomia premo kaj minacoj, provas kontentigi sian profitemon. Ĉe tio oni ankaŭ apelacias je la "Eŭropa spirito". "La Moselproblemo estas solvebla nur, se la germanaj kaj francaj ekspertoj sen antaŭjuĝoj konsentu al komparo de la memkostoj inter la estanta relvojo kaj la planita akvovojo, esploro, kiu por la 'eŭropa' utilo estas decida", tiel skribis germana fakbulteno.

Do, se la projekto ne nur utilas al malmultaj potencaj industrioj, sed ankaŭ al tuta Eŭropo (kaj tio estas la demando), tiam kaj nur tiam ankaŭ ni eŭropaj fervojistoj povos konsenti al ĝi.

Ĉi tiu konciza skizo, kiu nur krude konturas la ĉefajn problemojn kaj opiniojn, devas atentigi pri la vastaj disradioj ekonomispecaj, kiujn efikus ĉi tiu kanalo, kaj ilia signifo por la fervojoj.

Kompilis: D.Jager, Ffm.

SIDLOKOJ POVAS ESTI REZERVATAJ

En multaj landoj oni jam delonge rajtas mendi sidlokojn en trajnoj. Tiamaniere oni povas esti certa,ke sen hasto, sen timo pro trookupitaj kupeoj, oni trovas sidlokon libere konservitan. Tamen plej ofte nur en la ekveturstacio antaŭmendoj estas eblaj. Ofte, kiam trajno antaŭvideble estas plenplena, antaŭmendo por la plej multaj haltejoj ne ebliĝas tiel ke la bedaŭrinda pasaĝero devas enpremiĝi inter la aliaj bedaŭrin duloj, jam starantaj en la vagono.

Por plibonigi ĉitiun mizeron,la Germana Federacia Fervojo ekde la 30a de Septembro 1956 kreis tute novan sistemon kaj samtempe plivastigis ĝin al multe pli da trajnoj. La ĉefa diferenco kompare al la antaŭa maniero estas, ke nun en la koncernaj trajnoj la pasaĝeroj rajtas rezervigi al si sidlokon ekde ĉiu survoja haltstacio.Temas pri proksimume 120 trajnoj longdistancaj, inter ili 24 dumnoktaj. Oni buŝe, tele fone aŭ telegrafe povas mendi la sidlokbiletojn je prezo de 1.00 GM en bileteldonejoj kaj oficialaj trafikoficejoj ĝis 31 tagoj antaŭ la vojaĝo.

Per speciala, moderna reto telegrafe la stacioj estas informataj pri la antaŭmenditaj sidlokoj, kaj ili pendigas la mendslipojn en la vagonojn. Por efektivigi la tutan planon, estis necese, trovi novan, unuecan bazon por la sidlokaj ciferoj. Oni ne plu nombras la sidlokojn laŭvice tra la tuta vagono, sed nur en ĉiu kupeo de 1 ĝis 6 aŭ 1 ĝis 8. Principe la sidlokoj kun ciferoj 1 kaj 2 troviĝas apud la koridoro, 5-kaj 6 apud la fenestro. Por 7 kaj 8 ne ekzistas mendeblecoj, ili libere estas uzataj en la monento, kiam la trajno forte estas okupata.

La mendslipo estas larĝforma, flava paperfolieto, kiu indikas la liniosekciojn,por kiuj ĝi valoras.Tiu povas esti unu, du aŭ tri sekcioj en la tuta distanco, kiun la trajno traveturas. En trajno, kiu veturas de Hamburg al München, la sama sidloko povas esti antaŭe mendata ekz: de Hamburg ĝis Hannover, poste de Göttingen ĝis Würburg kaj poste ankoraŭfoje de Würzburg ĝis Augsburg. La kadro, en kiun la mendslipo estas metataj, troviĝas aŭ apud la kupeopordoj aŭ ĉe la fenestroj.
Sole en vagonoj, rulantaj tra nuraj internaciaj linioj, la slipoj troviĝas en kadretoj super la koncernaj sidlokoj en la kupeo. Ĉi tiu nova servo certe plifaciligos al la pasaĝeroj la vojaĝon samtempe kontribuante al la plifortigo de l' fervojo en ties ekzistbatalo.

Giessner Braunschweig
Germanio.

Komplika Interpretista Servo Por La Pasaĝeroj En Italio

Por superi la ĉiamajn malfacilaĵojn inter la pasaĝeroj kaj trajnservistaro la Italaj Ŝtatfervojoj trovis la laŭ ilia opinio ĝustan vojon. Ili disdonis al la konduktoroj libron, kiu enhavas ĉiujn gravajn demandojn flanke de la pasaĝeroj en la germana, franca, angla kaj itala lingvoj. La libro entenas ankaŭ la koncernajn respondojn.
Se la pasaĝero volas direkti demandon al la konduktoro, li ricevas la libron de la konduktoro kaj - kondiĉe ke li kapablas manipuli ĝin - serĉas unue la demandon. Post tio la konduktoro legas la italan tekston de tiu demando,serĉas la italan tekston de la respondo (kiu ĝiaparte aperas trilingve)kaj montras la respondon al la kliento en la lingvo komencita.
La fervoja administracio opinias *simpla* tian faradon, ĉar tiamaniere la servistaro ne bezonas lerni tri lingvojn.
Oni eĉ esperas, ke la ĝojo pri trafa respondo instigos la konduktorojn lerni la plej necesajn demandojn en la koncernaj fremdaj lingvoj.
Oni povas gratuli al la Italaj Ŝtatfervojoj, ke almenaŭ la bezono de internacia lingvo klare estas agnoskita,sed la konkludoj rilate la instigon lerni fremdajn lingvojn ŝajnas esti al mi malĝustaj.

W. Barnickel.

UNIVERSALA RELIGIO APLIKAS ESPERANTON

Universala Religio, la organizo kies celo estas la interfratiĝo de la homoj en la tuta mondo, ne diferencanta ilin pro raso aŭ kredoj, adoptis por siaj internaciaj rilatoj la lingvon Esperanto.
Ĉiu interesito estas petata sin turni al la suba adreso por ricevi kompletajn informojn.
Universala Religio - Poŝtkesto C.C. 142 - Suc. 13-B
Buenos Aires - Argentino.

* * *

El Gazeto kaj sendiTaĵo

FERIOSEMAJNO EN NEDERLANDO

Kiel pasintan jaron la grupo Zwolle de F.E.R.N. organizos feriose majnon, por fervojistaj Esperantistoj kaj ties familianoj.
Rajtas ankaŭ partopreni limigita nombro de ne-Esperantistoj; la Esperantistoj montru al la ne-esperantistoj la taŭgecon de Esperanto en la praktiko. La feriosemajno okazos de la 7a ĝis la 14a de Septembro.

Tranoktado en la konata feriodomo *de Leemkule* en arbarriĉa pejzaĝo en la proksimeco de Zwolle. Kostoj por la tuta semajno: 55 guldenoj por tranoktado, ĉiuj manĝoj, aŭtobusekskursoj, k.t.p. Ekskursoj al N.O kaj S.O. polderoj, Arnhem, Amsterdam, Marken en Volendam.

Anoncu vin sufiĉe frue!!! Pliajn informojn se necese donas: W. Gelderman. W. Barentszstraat 70, Zwolle, Nederlando.

Redaktoroj de landaj gazetoj aŭ kominikiloj estas afable petataj transpreni ĉi tiun anoncon.

* * *

La tradician someran restadejon de Itala Esperanto Federacio, oni aranĝos ankaŭ ĉi-jare, en Ceresole Reale ĉe la Nacia Parko de Monto *GRANDA PARADIZO*. La tri semajnaj vicoj, de la 4a ĝis la 25a de Aŭgusto, ebligos la italajn kaj eksterlandajn gastojn ĝui agrablan restadon en tiu montara regiono famkonata pro ĝiaj naturaj belecoj. *Granda Paradizo* situas 80 km nord-okcidente de Torino kaj estas ŝatata celo por alpinistoj kaj naturamantoj. La *Paradizaj Ferioj* de 1956 akiris notindan sukceson kaj pri ili interesiĝis eĉ la itala gazetaro kaj radio.

Informojn kaj prospekton riceveblaj ĉe:
I.E.F. TURISMOFICEJO, Casella Postale 248, Torino.

* * *

Renkontiĝo de Esperantistoj ĉe la 6a Tutmonda Festivalo de la Junularo kaj de la Studentoj.

En la franclingva programo de la 6a tutmonda festivalo de la junularo kaj de la studentoj, okazonta en Moskvo de la 28a de Julio ĝis la 11a de Aŭgusto 1957a estas menciita, en paĝo 4, renkontiĝo de Esperantistoj. Por ke tiu renkontiĝo estu utila al nia afero, ni konsilas al la samideanoj, kiuj jam havas personajn rilatojn kun sialandaj instancoj interesiĝantaj pri la festivalo, doni al tiuj instancoj kiel eble plej multajn informojn pri nia movado, akcentante la gravecon de tiu aranĝo; tiuj, kiuj deziras havi informojn pri la festivalo, skribu en Esperanto al Tutmonda Federacio de la Demokrata Junularo, Benczur-U 34 Budapest VI, Hungarujo, petante, ke almenaŭ unu numero de ĝia Bulteno *Festivalo* (franclingva) aperu en Esperanto.

ZAMENHOF MONUMENTO

Laŭ iniciato de s-ano Hugo Steiner oni starigos en 1958 en Vieno, modestan sed indan monumenton al nia Majstro. La protektoraton transprenis Federacia Kanceliero de Aŭstrio Sro. Inĝ. Julius Raab. En la Honora Komitato oni invitis la estraro de UEA, la prezidantoj de SAT, IKUE, kaj UL kaj kelkaj aliaj eminentaj samideanoj. Al la Loka Komitato apartenas ankaŭ nia fervora ano Friedrich Tschom el Linz. La Magistrato de la urbo Vieno jam konsentis disponigon de loko por starigo de la monumento. La Loka Komitato petas al la landaj esperanto -gazetoj kaj -bultenoj varbi kontribuantoj, por ke per komunaj fortoj la esperantistaro kolektu la bezonatajn 40.000 aŭstrajn ŝilingojn. Jam 6000 oni ricevis de nur kelkaj eminentaj samideanoj.

Respondkuponoj povas esti sendataj rekte al Internacia Esperanto Muzeo, Wien I, Hofburg, Aŭstrio, en simpla letero kun aldono *Zamenhof Monumento.* La nomo de ĉiu donacinto estos publikigata en informilo de IEMW.

Kiu donacas 5 respondkuponojn ricevos foton de la monumento, kiu donacas 10 r.k. estos eternigata sur tabuloj en la Panteono kaj en la Dokumento pri la kreo de la monumento, kiu estos enmurigata en la monumenta soklo. Eĉ la plej bagatela kontribuaĵo estas bonvena.

LA INTERNACIA ESPERANTO-MUZEO en WIEN invitas: Venu al Wien! por unusemajna malmultekosta restado en la tempo de 21a -27a de julio aŭ (dua okazo) de 18a - 24a de aŭgusto. Ekskursoj al Hofburg, muzeoj, kasteloj, Prater, aŭtobusaj ekskursoj tra la urbo ktp. ktp.
En la ege malalta prezo -400 aŭstr. ŝil.- estas enkalkulataj 6 tranoktoj, 18 manĝoj kaj ĉiuj ekskursoj kaj vizitoj. Kun via anonco sendu 10 respondkuponoj al Intern, Esp. Muzeo. Wien.

HUNGARIO:

Nia hungara kolego Takács Lajos, pasintjare aliĝinta al IFEF, jam rikoltis bonajn sukcesojn. Laŭ lia iniciato fondiĝis en la kadro de la fervojista kulturhejmo fakrondo esperantista kaj paralele ekfunkciis kurso por komencantoj kun 40 partoprenantoj, gvidata de nia kolego mem. Salutkartojn kaj gratulojn oni sendu al la fakrondo laŭ jena adreso:

Vasutasok Szakszervezete
Eszperanto szakkör.
Vörös hadsereg utja 49 szám.
DEBRECHEN, Hungario.

* * *

GREKUJO:

En Grekujo F-in
don en Kopenhago, sukc
kiu ankaŭ partoprenas
la fervojista klubo la
bo flanke de la IFEF-s
Nia S-anino inten
ESPERANTO sed precipe
afable petas al niaj la
ganojn al jena adreso:
F-ino H. Polimeropul
Helpu do tiamaniere pl
IFEF-movado, ni ĉiuj r

LA
(El Ž

Ĉe la usonaj fervojoj
kiuj 80% estas tutmet
nombra ŝarĝpezo de u
En la pasaĝertrafiko
aŭtomobila kaj aviadil
seninterrompe per nov
saĝeroj. Kontraŭe la m
kiuj entute ne estas t
La meznombro de sidlo
En la jaro 1945 tiu no
ĝeroj po vagono.

REKONSTRUADO DE JUG
(El

La kreskanta ekspluata
Jugoslavio necesigas
je normalspuraj. En Se
raj fervojlinioj. Ses
evoluon de la trafiko,
ligna kaj papera.
Per la rekonstruo, ki
komotivoj kaj proksim

o Heleni Polimeropulu, kiu ĉeestis nian fakkunsi-
esis fondi etan grupon en ĝia ĉefurbo Ateno, al
tri fervojistoj. La kurso okazas en la kadro de
ŭ instigo de F-ino Polimeropulu kaj post petskri-
ekretario.
cas organizi paroladon en la fervojista klubo pri
pri IFEF. *Por subteni ŝian laboron en Grekujo ni*
ndaj sekcioj sendi materialon kaj la landajn or-

lu, Likurgu 163, Kallithea-Atheno, Grekujo.
igrandigi la nombron da aliĝintaj landoj al nia
ikoltos la fruktojn!

VAGONOJ DE USONAJ FERVOJOJ

eleznićář n-ro 7/1956, tradukis -eto)

estas uzataj sole kvaraksaj (boĝiaj) vagonoj, el
alaj. La vagonoj nombras 1,738.500 kaj la mez-
nu vagono estas 47,6 t.
la reciproka konkurado inter trafikoj fervoja,
a devigas la fervojajn kompaniojn ekipi vagonojn
aj instalaĵoj, kiuj servas al la komforto de pa-
alĉefajn liniojn priveturas malpli novaj vagonoj
ro komfortaj.
koj en unu vagono estas konstante malmultigita.
mbro estis 30,2; en la jaro 1954 sole 17,5 pasa-

SLAVAJ ETSPURAJ FERVOJLINIOJ AL NORMALSPURAJ

Železničář n-ro 7/1956, tradukis -eto.)

do de krudaĵoj kaj la konstruado de industrio en
ekonstrui kelkajn ĝisnun etspurajn fervojliniojn
rbio ekzemple estis ĝis antaŭ nelonge 30% etspu-
malnoviĝintaj transŝarĝstacioj tre malhelpis la
ĉefe pro la plivastiĝanta industrio metalurgia,

estos finota dum la jaro 1957, liberigos 15 lo-
me 250 vagonoj por la restantaj etspuraj linioj.

* * * * *